



Sociaaleconomische trends

Automobilisten en hun kijk op verkeersveiligheid

2017

**Rianne Kloosterman
Susanne de Witt**

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Operationalisering 4

3. Resultaten 6

- 3.1 Perceptie eigen rijgedrag 6
- 3.2 Perceptie risicovol weggedrag andere automobilisten 8
- 3.3 Inschatting gevaarlijk weggedrag andere bestuurders 9

4. Conclusies 11

Technische toelichting 13

Literatuur 13

Bijlage 15

In dit onderzoek staan het rijgedrag en de ervaren verkeersveiligheid van automobilisten centraal. Het merendeel van de automobilisten zegt zich bijna altijd aan de verkeersregels te houden en vindt van zichzelf dat zij verkeerssituaties goed kunnen overzien. Tegelijkertijd geven automobilisten aan weleens risicovol gedrag op de weg te vertonen. Het gaat dan vooral om te hard rijden op autowegen en bumperkleven. Daarnaast zeggen vrijwel alle automobilisten regelmatig te worden geconfronteerd met riskant weggedrag van andere bestuurders. Te hard rijden in woonwijken, berichten versturen tijdens het rijden, bumperkleven en rijden onder invloed vinden bijna alle automobilisten gevaarlijk.

1. Inleiding

Jaarlijks legt de Nederlandse bevolking ongeveer 200 miljard reizigerskilometers met de auto, te voet, per fiets of een ander vervoermiddel af op Nederlands grondgebied, wat neerkomt op gemiddeld ruim 11 duizend kilometer per Nederlander per jaar. Ruim 70 procent van deze reizigerskilometers wordt afgelegd met de auto: ongeveer de helft achter het stuur en ongeveer een vijfde als passagier (Statline, 2016). De meeste kilometers worden afgelegd van en naar het werk (CBS, 2016).

De grote verkeersdeelname blijkt ook wanneer naar het aantal gemotoriseerde voertuigen met een Nederlands kenteken op de weg wordt gekeken. Dit aantal is sinds 2000 toegenomen van ongeveer 7,5 miljoen tot zo'n 11 miljoen in 2017. Het aantal personenauto's is in deze periode met 30 procent gestegen. Begin 2017 telt Nederland 8,2 miljoen personenauto's (CBS, 2016; Statline, 2017).

De grote deelname aan het verkeer maakt verkeersveiligheid een belangrijk maatschappelijk en politiek thema. Door middel van verschillende maatregelen probeert de overheid het verkeer veiliger te maken en daarmee het aantal verkeersdoden en -gewonden te verminderen. In 2015 is het aantal verkeersdoden bijna gehalveerd in vergelijking met het jaar 2000. Dit ging samen met een herinrichting van de infrastructuur gericht op de bescherming van kwetsbare groepen als fietsers, terugdringing van alcoholgebruik in het verkeer en een toegenomen gebruik van veiligheidsgordels, kinderzitjes en airbags. Opvallend is wel dat na de jarenlange daling van het aantal verkeersdoden, in 2015 met 621 dodelijke slachtoffers voor het eerst weer meer mensen zijn omgekomen: dit zijn 51 slachtoffers meer dan in het jaar daarvoor (StatLine, 2015). Hoewel het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tot 2015 is afgenomen, steeg het aantal ernstig verkeersgewonden tussen 2000 en 2015. In 2015 ging het om naar schatting 21 300 personen (CBS, 2016; SWOV, 2016a, 2016b).

Het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden is één aspect van de verkeersveiligheid. Een ander aspect dat minder aandacht krijgt is de ervaren verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers. Deze staat in dit artikel centraal. In het bijzonder gaat de aandacht uit naar het rijgedrag en de ervaren verkeersveiligheid van de groep die de meeste kilometers aflegt: de automobilisten. Allereerst is bekeken in hoeverre zij zich naar eigen zeggen risicovol gedragen in het verkeer en hoe zij denken over hun eigen verkeersinzicht, -kennis en -vaardigheden. Vervolgens is nagegaan hoe vaak zij bepaalde gedragingen van andere automobilisten in het verkeer tegenkomen, en welke gedragingen zij gevaarlijk vinden. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om te hard rijden, niet-handsfree telefoneren of bumperkleven.

Naast het verkeersgedrag van automobilisten en hun kijk op de verkeersveiligheid is onderzocht in hoeverre de rijervaring – dat wil zeggen hoe lang zij een rijbewijs hebben en hoe frequent zij een auto besturen – hierbij een rol speelt. Daarnaast komen ook verschillen tussen mannen en vrouwen, tussen leeftijdsgroepen en tussen opleidingsgroepen aan bod omdat deze eveneens met de ervaren verkeersveiligheid blijken samen te hangen (Davidse, 2010). De gegevens voor dit artikel komen uit het CBS-onderzoek Belevingen van 2016 (zie Technische toelichting). In dit onderzoek zijn voor het eerst vragen opgenomen over de ervaren verkeersveiligheid.

2. Operationalisering

De in dit artikel gebruikte begrippen zijn in het Belevingenonderzoek als volgt geoperationaliseerd:

Eigen rijgedrag

De respondenten is gevraagd naar hun eigen rijgedrag. De vraag luidt: Komt het weleens voor dat u:

- Weinig afstand houdt tot uw voorganger.
- Handsfree belt tijdens het autorijden.
- Niet-handsfree belt tijdens het autorijden.
- Berichten met de mobiele telefoon verstuurt tijdens het autorijden.
- Veel harder op de autosnelweg rijdt dan de maximumsnelheid.
- Inhaalt wanneer het nog nèt kan.
- Meer dan 2 glazen alcohol drinkt wanneer u nog moet rijden met de auto.

De antwoordcategorieën zijn: 1) ja, vaak, 2) ja, soms, 3) nee, zelden of nooit, 4) wil ik niet zeggen.

Het eigen rijgedrag kan een gevoelig onderwerp zijn. Dit zou ertoe kunnen leiden dat een deel van de onderzoekspersonen op bepaalde vragen sociaal wenselijk heeft geantwoord, dat wil zeggen hun antwoorden hebben aangepast aan hetgeen zij denken dat wenselijk is. Er is geprobeerd deze sociaal wenselijkheid te voorkomen door de antwoordcategorie ‘wil ik niet zeggen’ toe te voegen. Ondanks dat weinig mensen voor deze optie hebben gekozen, kan er sprake zijn van een onderschatting van het risicovolle rijgedrag.

Verkeersinzicht en kennis van verkeersregels

De respondenten is een aantal stellingen voorgelegd over hun verkeersinzicht en kennis van verkeersregels. Gevraagd is in hoeverre zij het ermee eens of oneens zijn. Het gaat om de volgende stellingen:

- Ik kan verkeerssituaties goed overzien.
- Ik houd me bijna altijd aan de verkeersregels.
- Ik zou slagen als ik op dit moment zonder voorbereiding opnieuw theorie rijexamen zou moeten doen.
- Ik zou slagen als ik op dit moment zonder voorbereiding opnieuw praktijk rijexamen zou moeten doen.

De antwoordcategorieën zijn: 1) mee eens, 2) niet mee eens, niet mee oneens, 3) mee oneens.

Ervaren verkeersveiligheid

Om inzicht te krijgen in de ervaren verkeersveiligheid, is allereerst aan respondenten gevraagd hoe vaak ze als automobilist de volgende gedragingen in het verkeer tegenkomen:

- Automobilisten die te dicht op hun voorganger rijden.
- Automobilisten die veel te hard rijden.
- Automobilisten die veel te langzaam rijden.
- Automobilisten die tijdens het autorijden niet-handsfree bellen.
- Automobilisten die andere gevaarlijke verkeersovertredingen begaan. Bij dit item is tevens gevraagd om aan te geven welke gevaarlijke verkeersovertreding zij het vaakste tegenkomen.

De antwoordcategorieën zijn: 1) nooit, 2) zelden, 3) soms, 4) vaak, 5) zeer vaak. Voor de analyses zijn de categorieën 'nooit' en 'zelden' samengevoegd, evenals de categorieën 'vaak' en 'zeer vaak'.

Vervolgens is voor een aantal gedragingen in het verkeer gevraagd hoe gevaarlijk of ongevaarlijk de respondent deze vindt. Het gaat om:

- Automobilisten die veel te hard rijden op autosnelwegen waar het druk is.
- Automobilisten die veel te hard rijden op autosnelwegen waar het rustig is.
- Automobilisten die veel te langzaam rijden op autosnelwegen waar het druk is.
- Automobilisten die veel te langzaam rijden op autosnelwegen waar het rustig is.
- Automobilisten die veel te hard rijden in woonwijken.
- Automobilisten die voor het rijden meer dan 2 glazen alcohol drinken.
- Automobilisten die 'handsfree' bellen tijdens het rijden.
- Automobilisten die niet-handsfree bellen tijdens het rijden.
- Automobilisten die berichten met de mobiele telefoon versturen tijdens het rijden.
- Automobilisten die dicht op hun voorganger rijden.

De antwoordcategorieën zijn: 1) zeer gevaarlijk, 2) gevaarlijk, 3) niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk, 4) ongevaarlijk, 5) zeer ongevaarlijk. Voor de analyses zijn de categorieën 'zeer gevaarlijk' en 'gevaarlijk' samengevoegd, alsook de categorieën 'ongevaarlijk' en 'zeer ongevaarlijk'.

Eigen rijervaring

Om de eigen rijervaring vast te stellen is aan personen met een rijbewijs voor een personenauto gevraagd hoelang zij dit rijbewijs hebben: 1) 5 jaar of korter, 2) 6 tot en met 10 jaar, 3) 11 tot en met 20 jaar, 4) langer dan 20 jaar.

Ook is hen gevraagd hoe vaak zijzelf gemiddeld als bestuurder in een auto rijden: 1) dagelijks, 2) minimaal een keer per week, maar niet dagelijks, 3) minimaal een keer per maand, maar niet wekelijks, 4) minder dan een keer per maand, 5) nooit. Mensen die nooit zelf rijden, worden in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Daarnaast is het aantal automobilisten dat aangeeft minder dan maandelijks een auto te besturen dermate klein (2,6 procent), dat deze groep in de analyses onder de noemer 'minder dan wekelijks' is samengevoegd met de groep die aangeeft 'maandelijks, maar niet wekelijks' te rijden.

Hoe lang automobilisten een rijbewijs hebben en hoe frequent zij een auto besturen, zijn in dit onderzoek gebruikt als achtergrondvariabelen.

3. Resultaten

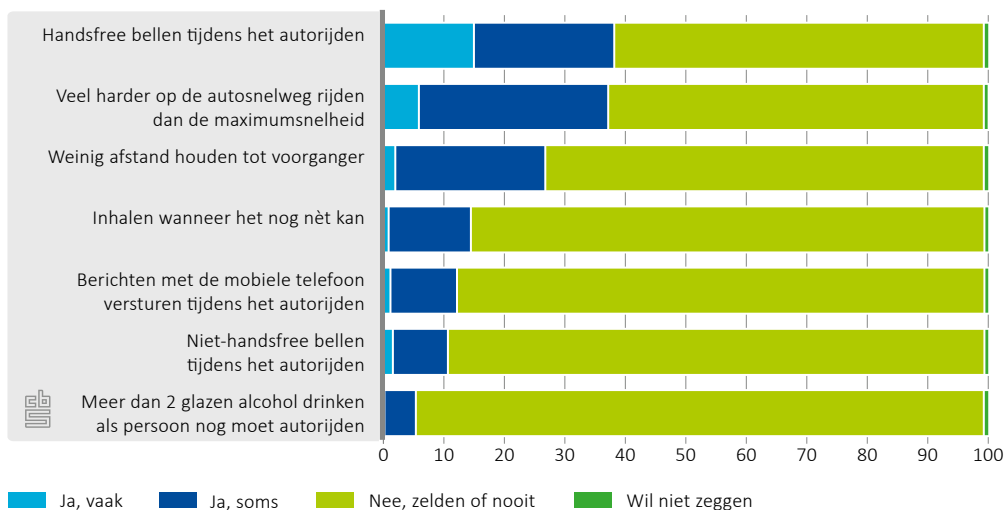
3.1 Perceptie eigen rijgedrag

Meerderheid automobilisten houdt zich naar eigen zeggen aan de verkeersregels

Het leeuwendeel van de automobilisten lijkt zich als een heer in het verkeer te gedragen: ongeveer driekwart van de automobilisten zegt zich bijna altijd aan de verkeersregels te houden, 8 procent zegt dit niet te doen. Daarnaast kan ruim 85 procent naar eigen zeggen verkeerssituaties goed overzien; 6 procent vindt dat zij dit niet goed kunnen.

Hoewel de meerderheid van de automobilisten zich naar eigen zeggen weinig risicovol gedraagt, worden verkeersregels ook wel eens wat minder nauw genomen. Handsfree bellen tijdens het autorijden – wat wettelijk weliswaar is toegestaan maar de rijvaardigheid desondanks negatief kan beïnvloeden – en veel te hard rijden op de autosnelweg zijn naar eigen zeggen de meest voorkomende risicovolle verkeersgedragingen: bijna 40 procent geeft aan dit vaak of soms te doen. Ook weinig afstand houden tot de voorganger, ofwel bumperklevens, gebeurt geregeld: ruim een kwart doet dit soms of vaak. Inhalen wanneer het nog net kan, is iets wat automobilisten met 14 procent minder vaak doen. Ruim 10 procent geeft aan wel eens berichten met de mobiele telefoon te versturen of niet-handsfree te bellen tijdens het rijden. Tot slot komt het bij 5 procent van de automobilisten wel eens voor dat ze met meer dan twee glazen alcohol op nog gaan rijden.

3.1.1 Eigen rijgedrag volgens automobilisten, 2016



Weinig vertrouwen in eigen kennis verkeersregels

Een vrij groot deel van de automobilisten geeft aan dat de eigen kennis van verkeersregels onvoldoende is: als automobilisten op dit moment, zonder voorbereiding, theorie-rijexamen zouden moeten doen, verwacht 33 procent dit niet te zullen halen (zie tabel 2). 30 procent denkt wel hiervoor te slagen en de rest heeft geen uitgesproken mening. Het vertrouwen in de eigen praktische rijvaardigheden ligt hoger: 12 procent denkt zonder voorbereiding niet voor het praktijkexamen te slagen, terwijl 68 procent verwacht dit wel te doen.

Risicovol gedrag op de weg hangt samen met rijervaring

Het vertonen van risicovol rijgedrag hangt duidelijk samen met rijervaring (zie tabel 1). Hoe frequenter automobilisten rijden, des te risicovoller gedragen zij zich op de weg. Het verschil is het grootst als het gaat om het ruim overschrijden van de maximumsnelheid op de autosnelweg. Ruim 40 procent van de autobestuurders die dagelijks op de weg zitten, doet dit naar eigen zeggen wel eens. Van degenen die minder frequent autorijden doet 30 procent dit. In lijn hiermee zegt een groter deel van de automobilisten die niet dagelijks rijden zich bijna altijd aan de verkeersregels te houden: 83 procent van hen geeft dit aan, tegen 73 procent van de dagelijkse automobilisten. Degenen die vaker achter het stuur zitten, zijn vaker van mening dat ze verkeerssituaties goed kunnen overzien en dat ze opnieuw zouden slagen voor hun theorie- of praktijkexamen.

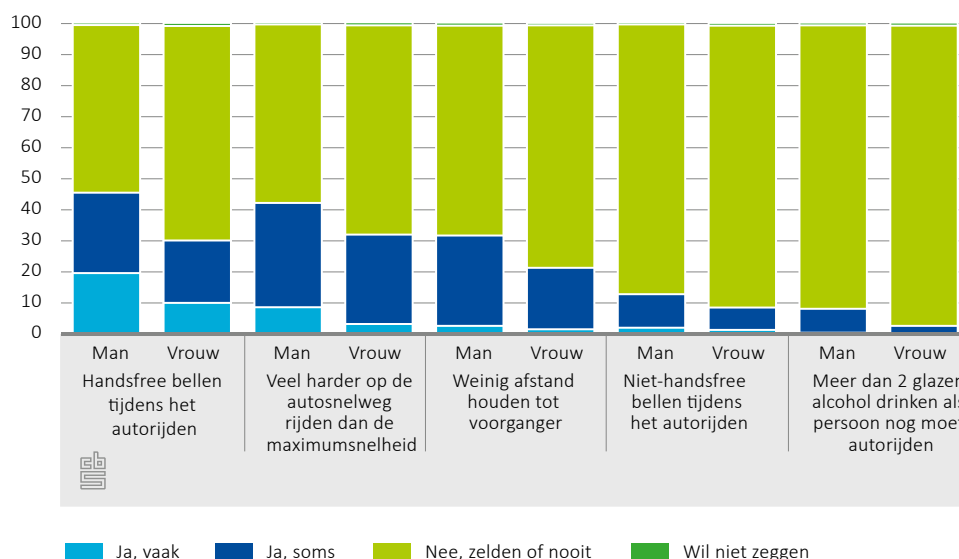
Niet alleen de frequentie waarmee automobilisten zich op de weg begeven, maar ook de rijervaring uitgedrukt in jaren dat men een rijbewijs bezit, hangt samen met het rijgedrag. Personen die al 20 jaar of langer over een rijbewijs beschikken, geven minder vaak aan risicovolle verkeersgedragingen te vertonen dan personen die minder lang rijbevoegd zijn. Alleen voor rijden onder invloed geldt dit niet. Automobilisten die hun rijbewijs al langer hebben schatten hun kans om opnieuw te slagen voor een theorie- en praktijkexamen lager in dan automobilisten die minder lang in bezit zijn van een rijbewijs (zie tabel 2).

Heer in het verkeer is meestal een vrouw

Mannen gedragen zich in het verkeer vaker risicovol dan vrouwen. Zo ligt het aandeel dat aangeeft wel eens veel te hard te rijden op de autosnelweg en het aandeel dat wel eens bumperkleeft, onder mannen zo'n 10 procentpunt hoger dan onder vrouwen. Ook gevaarlijk inhalen, berichten versturen, handsfree en niet-handsfree bellen tijdens het autorijden zijn gedragingen die mannen vaker rapporteren dan vrouwen. Verder zeggen mannen ruim drie keer zo vaak als vrouwen dat ze wel eens met meer dan 2 glazen alcohol op achter het stuur kruipen.

Mannen geven ook minder vaak dan vrouwen aan dat ze zich bijna altijd aan de verkeersregels houden (zie tabel 2). Desondanks zijn mannen vaker van mening dat ze verkeerssituaties goed kunnen overzien en dat ze zouden slagen als ze zonder voorbereiding opnieuw theorie- en praktijkexamen zouden moeten doen.

3.1.2 Eigen rijgedrag volgens automobilisten naar geslacht, 2016



Oudere automobilisten voorzichtiger op de weg

Oudere automobilisten nemen naar eigen zeggen duidelijk minder risico in het verkeer dan jongere. Zij geven bijvoorbeeld minder vaak aan dat ze wel eens bumperkleven of veel te hard rijden op de autosnelweg (zie tabel 2). Ook zeggen ze vaker dan jongere automobilisten dat zij zich bijna altijd aan de verkeersregels houden, namelijk 87 procent van de 65-plussers, tegen ongeveer 77 procent van de 45- tot 65-jarigen en ongeveer 70 procent van de 45-minners. Rijden onder invloed daarentegen is iets dat juist de jongste bestuurders het minst vaak zeggen te doen. Ook verwachten jongere automobilisten het vaakst te zullen slagen voor hun theorie- of praktijkexamen als zij dit zonder voorbereiding opnieuw zouden moeten doen.

Vooraf leeftijd van belang voor rijgedrag

Uit de bovenstaande bivariate analyses komt naar voren dat de perceptie van het eigen rijgedrag verschilt tussen automobilisten met meer en minder rijervaring, tussen mannen en vrouwen en tussen leeftijdsgroepen. Het gaat hier echter niet om onafhankelijke groepen. Zo beschikken ouderen doorgaans langer over een rijbewijs. Met behulp van meervoudige logistische regressieanalyse is onderzocht of de verschillen tussen de groepen zoals ze naar voren komen uit de bivariate analyses blijven bestaan na controle voor de overige kenmerken.

Tabel 3 laat zien dat dit voor de meeste groepen het geval is. Automobilisten die dagelijks op de weg zitten, mannelijke automobilisten en jongere automobilisten geven vaker aan risicovolle verkeersgedragingen te vertonen dan automobilisten die minder frequent achter het stuur kruipen, vrouwelijke automobilisten en oudere automobilisten. Vooral leeftijd blijkt van invloed op de meeste aspecten van het rijgedrag (zie relatief hoge Wald-scores). Uitzonderingen vormen 'rijden onder invloed' en 'inhalen waar het net kan'. Voor deze risicovolle gedragingen is geslacht de belangrijkste factor.

In tegenstelling tot bij de bivariate analyses waar naar voren kwam dat automobilisten die het rijbewijs langer hebben minder risicovol rijgedrag vertonen, verdwijnt dit verband grotendeels wanneer gecontroleerd wordt voor overige kenmerken: met name leeftijd (mensen die het rijbewijs langer hebben zijn doorgaans ouder en ouderen vertonen minder vaak risicovol gedrag dan jongeren) blijkt dit minder risicovolle rijgedrag dan te verklaren. Na controle voor overige kenmerken blijken degenen die het langst over hun rijbewijs beschikken nu vaker handsfree te bellen tijdens het rijden dan de minst ervaren bestuurders.

De verschillen in perceptie van het eigen verkeersinzicht en de kennis van verkeersregels tussen groepen blijven nagenoeg overeind wanneer gecontroleerd wordt voor rijervaring en persoonskenmerken (zie tabel 4). Het aantal jaar rijbewijsbezit is echter niet langer van belang voor de verwachting te zullen slagen voor het theorie- en praktijkexamen.

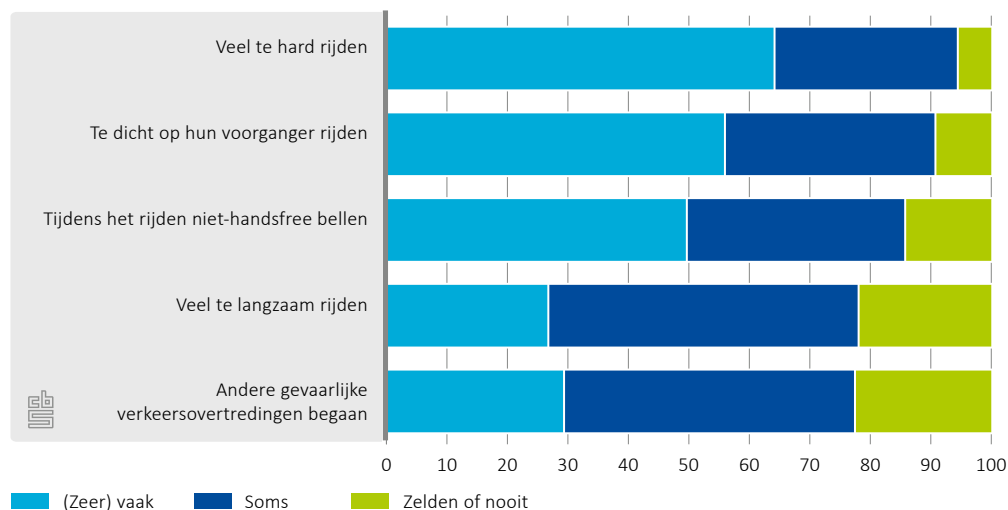
3.2 Perceptie risicovol weggedrag andere automobilisten

Veel te hard rijden het vaakst als riskant weggedrag gesignaleerd

Vrijwel alle automobilisten geven aan geregeld te worden geconfronteerd met riskant weggedrag van andere bestuurders. Vooral veel te hard rijden op de autosnelweg komt volgens een groot deel van de automobilisten (64 procent) vaak voor. Andere veel gesignaleerde gedragingen zijn bumperkleven (56 procent) en niet-handsfree telefoneren tijdens het autorijden (49 procent). Veel te langzaam rijden gebeurt met 27 procent minder frequent. Andere gevaarlijke verkeersovertredingen worden door 29 procent gesignaleerd.

Het gaat dan vooral om rijden door rood licht, afsnijden tijdens het inhalen of bij het in- of uitvoegen, rechts inhalen of inhalen waar dat niet mag, en geen voorrang verlenen aan verkeer dat van rechtskomt bij een zebrapad of rotonde.

3.2.1 Voorkomen risicovolle gedragingen volgens automobilisten, 2016



Vrouwen zeggen meer dan mannen dat er veel te hard wordt gereden

67 procent van de vrouwen geeft aan dat ze als automobilist (zeer) vaak automobilisten tegenkomen die te hard rijden, tegen 61 procent van de mannen. Mannen daarentegen rapporteren vaker dan vrouwen dat automobilisten te dicht op hun voorganger rijden, niet-handsfree bellen of een andere gevaarlijke verkeersovertreding begaan.

Ook bij leeftijd bestaat er een gedifferentieerd beeld. Jongeren tussen de 18 en 35 jaar zeggen bijvoorbeeld – vooral in vergelijking met de oudste bestuurders – vaak te maken te krijgen met automobilisten die bumperkleven of die veel te langzaam rijden, maar zij zien minder vaak andere gevaarlijke verkeersovertredingen. Bij de opleidingsgroepen zijn de verschillen minder groot.

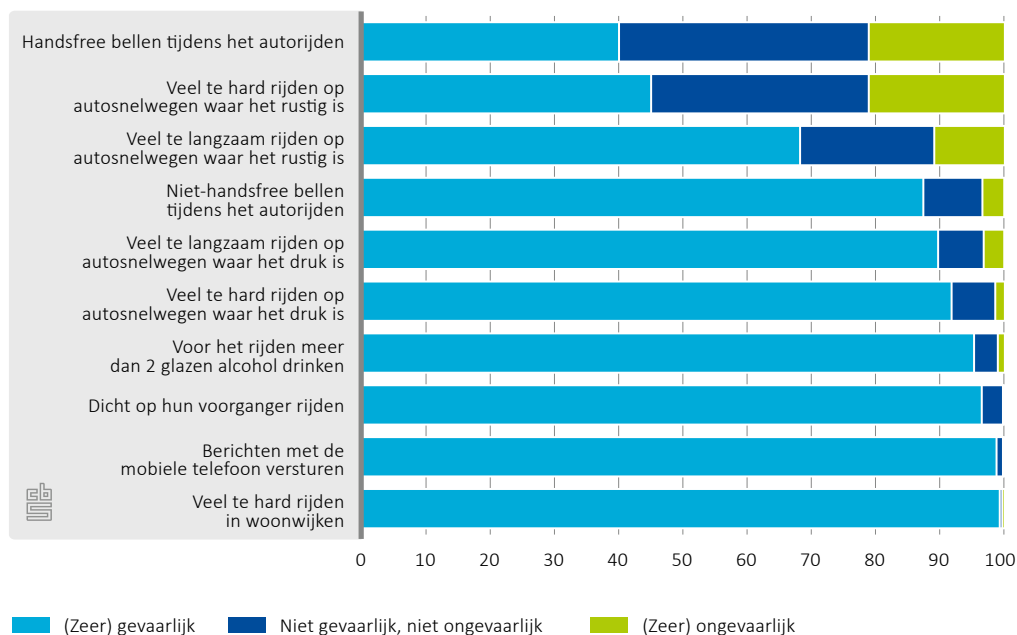
De meervoudige logistische regressieanalyses laten zien dat de hierboven beschreven bevindingen grotendeels ongewijzigd blijven als rekening wordt gehouden met de verschillende achtergrondkenmerken (zie tabel 6).

3.3 Inschatting gevaarlijk weggedrag andere bestuurders

Eén op de vijf automobilisten ziet geen gevaar in veel te hard rijden op rustige autosnelwegen

Vrijwel alle automobilisten (meer dan 95 procent) vinden te hard rijden in woonwijken, berichten versturen tijdens het rijden, bumperkleven en rijden onder invloed gevaarlijke gedragingen. Ook veel te hard of veel te langzaam rijden op drukke autosnelwegen en niet-handsfree bellen, wordt door het leeuwendeel van de automobilisten (ongeveer 90 procent) als gevaarlijk beschouwd. Minder vaak wordt het veel te langzaam rijden op rustige autosnelwegen als gevaarlijk gezien (68 procent). Veel te hard rijden op rustige autosnelwegen en handsfree bellen wordt door een minderheid van respectievelijk 45 en 40 procent als gevaarlijk gezien. Ongeveer een vijfde ziet dit als ongevaarlijke gedragingen.

3.3.1 Oordeel automobilisten over mate van gevaar van gedragingen, 2016



Inschatting gevaarlijk weggedrag verschilt naar eigen rijervaring en rijgedrag

De frequentie waarmee men zich op de weg begeeft en ook het aantal jaren dat men een rijbewijs heeft, zijn van belang voor de inschatting van gevaarlijk weggedrag. Dagelijkse autobestuurders bijvoorbeeld vinden niet-handsfree bellen duidelijk vaker ongevaarlijk dan bestuurders die niet dagelijks op de weg zitten. Veel te langzaam rijden op rustige autosnelwegen wordt daarentegen door een groter deel van de dagelijkse autobestuurders als gevaarlijk gezien.

Autobestuurders die 20 jaar of langer hun rijbewijs hebben, geven vaker aan gevaar te zien in veel te hard rijden op rustige of drukke autosnelwegen, veel te langzaam rijden op rustige autosnelwegen, of bumperkleven dan mensen die hun rijbewijs minder lang hebben. Maar vooral over het gevaar van handsfree bellen verschillen zij van mening; zo vindt 25 procent van de autobestuurders die nog geen 5 jaar over het rijbewijs beschikt dit gevaarlijk tegen 46 procent van degenen die 20 jaar of langer het rijbewijs bezitten.

De mening over gevaarlijk weggedrag hangt ook samen met het eigen rijgedrag.

Automobilisten die zelf vaker riskant gedrag vertonen, zijn minder vaak van mening dat dit gedrag ook gevaarlijk is. Zo vindt 67 procent van de automobilisten die zelf wel eens niet-handsfree bellen dit gedrag gevaarlijk, terwijl 90 procent van de automobilisten die dit zelden of nooit doen, dit gedrag als gevaarlijk inschatten.

Mannen en jongeren zien minder gevaar in het verkeer

Mannen zien minder gevaar in de verschillende risicovolle verkeersgedragingen dan vrouwen. Veel te hard rijden op autosnelwegen, vooral als het niet druk is op deze wegen, maar ook veel te langzaam rijden op drukke autosnelwegen, met alcohol op gaan rijden en niet-handsfree of handsfree bellen, worden door mannen minder vaak als gevaarlijk verkeersgedrag gezien dan door vrouwen.

Ook naar leeftijd bestaat er een duidelijk verschil in de inschatting van gevaar. Weggedrag zoals veel te hard rijden op rustige autosnelwegen, veel te langzaam rijden op drukke en rustige autosnelwegen, handsfree bellen, en bumperkleven worden door oudere automobilisten vaker als gevaarlijk beschouwd dan door jongere. Het grootst is het verschil bij handsfree bellen: 63 procent van de 75-plussers vindt dit gevaarlijk, tegen 20 procent van de 18- tot 25-jarigen.

De perceptie van gevaarlijk verkeersgedrag verschilt ook naar opleidingsniveau maar de verschillen zijn kleiner dan bij geslacht en leeftijd.

De verschillen in perceptie van gevaarlijk verkeersgedrag naar rijervaring in de zin van frequentie van verkeersdeelname, en persoonskenmerken zoals geslacht en leeftijd blijven doorgaans bestaan wanneer gecontroleerd wordt voor de overige kenmerken (zie tabel 8). In enkele gevallen verdwijnen de verschillen: zo schatten ervaren autobestuurders die 20 jaar of langer hun rijbewijs hebben de meeste risicovolle verkeersgedragingen niet langer als gevaarlijker in dan minder ervaren automobilisten dat doen.

4. Conclusies

Verkeersveiligheid is een belangrijk maatschappelijk en politiek thema. In dit onderzoek gaat de aandacht uit naar het rijgedrag en de ervaren verkeersveiligheid van automobilisten. Het merendeel van de automobilisten zegt zich bijna altijd aan de verkeersregels te houden en vindt van zichzelf dat zij verkeerssituaties goed kunnen overzien. Veel harder rijden dan de toegestane snelheid op autosnelwegen en weinig afstand houden tot de voorganger zijn de meest genoemde risicovolle gedragingen. Daarbij geven automobilisten die dagelijks op de weg zitten, mannelijke automobilisten en jongere automobilisten vaker aan zich wel eens risicovol in het verkeer te gedragen dan automobilisten die minder frequent rijden, vrouwelijke automobilisten en oudere automobilisten. Leeftijd blijkt de belangrijkste factor voor de verklaring van risicovol rijgedrag te zijn. Dit is in lijn met eerder onderzoek waaruit bleek dat jonge automobilisten met kleinere veiligheidsmarges rijden in vergelijking met oudere leeftijdsgroepen. Ze zijn meer geneigd om additionele activiteiten uit te voeren tijdens het rijden, zoals telefoneren (Davidse et al., 2010). Uit dit onderzoek blijkt dat leeftijd ook een prominentere rol speelt dan het aantal jaren rijervaring.

De mening over het gevaar van verschillende verkeersgedragingen hangt samen met het eigen gedrag. Automobilisten die aangeven bepaald risicovol gedrag wel eens te vertonen, zijn minder vaak van mening dat dit gedrag gevaarlijk is. Vrouwen en oudere automobilisten zien vaker gevaar in verschillende verkeersgedragingen dan mannen en jongere automobilisten.

Een relatief groot deel van de automobilisten is van mening dat de eigen kennis van verkeersregels onvoldoende is. Zij verwachten niet te zullen slagen als zij op dit moment zonder voorbereiding opnieuw theorie-examen zouden moeten doen. Over het opnieuw behalen van het praktijkexamen is een kleiner deel negatief gestemd. Jongere automobilisten en automobilisten die nog niet zo lang rijbevoegd zijn, verwachten vaker dat zij opnieuw hun theorie- en praktijkexamen zouden behalen dan oudere en meer ervaren automobilisten. Dat de verkeerssituatie steeds verandert en dat beginnende bestuurders de praktijklessen en theoriestof nog relatief vers in hun geheugen hebben zitten, speelt hierbij mogelijk een rol.

Vrijwel alle automobilisten geven aan geregeld te worden geconfronteerd met riskant weggedrag van andere bestuurders. Vooral veel te hard rijden op de autosnelweg komt volgens een groot deel van de automobilisten vaak voor. Als dit gebeurt op een drukke autosnelweg vinden bijna alle automobilisten dit gevaarlijk. Bij 'te snel rijden' kan het zijn dat men niet alleen doelt op het overschrijden van de snelheidslimiet, maar dat men het interpreteert als onaangepaste snelheid, dat wil zeggen een snelheid die hoger is dan op dat moment veilig is gezien de omstandigheden zoals bijvoorbeeld het weer. Los daarvan blijkt dat harder rijden dan toegestaan – naast door rood licht rijden en foutparkeren – in de top drie zit van de bijna 8 miljoen verkeersovertredingen die in dat jaar geconstateerd zijn (Rijksoverheid, 2015).

Te hard rijden in woonwijken, berichten versturen tijdens het rijden, bumperkleven, rijden onder invloed, veel te hard of veel te langzaam rijden op drukke autosnelwegen en niet-handsfree bellen wordt door ongeveer 90 procent of meer van de automobilisten als gevaarlijk gezien. Twee vijfde van de automobilisten vindt handsfree telefoneren gevaarlijk, hoewel dit wel toegestaan is. Uit literatuur blijkt dat een handsfree telefoongesprek geen belangrijke veiligheidsvoordelen heeft boven een handheld gesprek. Beide hebben een negatief effect op het rijgedrag, doordat het zorgt voor cognitieve afleiding, dat wil zeggen dat automobilisten met hun gedachten ergens anders zijn dan bij de rijtaak. Daarnaast kunnen automobilisten bij gebruik van een mobiele telefoon ook visueel, auditief en fysiek worden afgeleid. Het blijkt echter niet makkelijk aan te tonen wat dit betekent voor het ongevalsrisico (SWOV, 2016c).

Uitbreiding onderzoek naar andere groepen verkeersdeelnemers wenselijk

Dit onderzoek richt zich op de ervaren verkeersveiligheid van automobilisten. Echter, hun visie op het gedrag van andere verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, ontbreekt. Dit zou in toekomstig onderzoek naar de ervaren verkeersveiligheid in Nederland meegenomen moeten worden. Daarnaast is het aanbevelingswaardig om ook andere verkeersdeelnemers aan bod te laten komen. Wat zijn bijvoorbeeld de ervaringen van fietsers en voetgangers, twee groepen van kwetsbare verkeersdeelnemers? Uit onderzoek blijkt dat onder deze twee groepen na auto-inzittenden ook relatief veel verkeersdoden vallen. Bestuurders van scootmobielen en invalidervoertuigen vormen ook een belangrijke groep als het gaat om verkeersveiligheid aangezien onder hen op zowel de korte als lange termijn het aantal verkeersdoden is toegenomen. In de toekomst zou hier ook meer aandacht aan moeten worden besteed (SWOV, 2016b).

Technische toelichting

Data

Voor dit artikel is gebruik gemaakt van gegevens uit het onderzoek Belevingen dat van februari tot en met mei 2016 is uitgevoerd door CBS. Doel van dit onderzoek is om aan de hand van opvattingen, percepties en meningen van inwoners van Nederland een beter beeld te krijgen van gevoelens en standpunten in de samenleving. Het onderwerp van dit onderzoek verandert jaarlijks. Belevingen 2016 stond in het teken van 'Veiligheid', waarbij thema's als digitale veiligheid, verkeersveiligheid en terrorisme aan bod kwamen. De respons bedroeg 59,9 procent. In totaal zijn gegevens beschikbaar van 3587 personen van 18 jaar en ouder. Aangezien dit onderzoek de ervaren verkeersveiligheid van automobilisten in kaart brengt, zijn personen die aangegeven hebben over een rijbewijs voor een personenauto te beschikken, geselecteerd. Daarnaast worden personen met een rijbewijs, maar die nooit als bestuurder in een auto rijden buiten beschouwing gelaten. In totaal hebben de analyses betrekking op 2956 personen.

Methode

Door middel van bivariate analyses is nagegaan of de eigen rijervaring (hoe frequent automobilisten rijden en aantal jaren rijbewijsbezit), geslacht, leeftijd en het hoogst behaalde onderwijsniveau van belang zijn voor de ervaren verkeersveiligheid. Daarnaast is met logistische regressieanalyses nagegaan of de verschillen het gevolg zijn van andere kenmerken die met de desbetreffende afhankelijke variabele samen kunnen hangen. Daarbij zijn steeds de eigen rijervaring (in de vorm van het aantal jaar dat iemand zijn of haar rijbewijs heeft en de frequentie waarmee iemand zelf autorijdt), geslacht, leeftijd en het hoogst behaalde onderwijsniveau in het model opgenomen. Voor leeftijd en rijervaring is de mate van multicollineariteit onderzocht. Regressie-analyse leverde een VIF-waarde (variance inflation factor) op van 2,5. Dit houdt in dat er maar in beperkte mate sprake is van multicollineariteit. Wanneer de VIF-waarde groter is dan 10, dan is er sprake van ernstige multicollineariteit.

Literatuur

CBS (2016). Transport en mobiliteit 2016. CBS: Heerlen/ Den Haag/ Bonaire.

Davidse R.J., W.P. Vlakveld, M.J.A. Doumen en S. Craen (2010). *Statusonderkenning, risico-onderkenning en kalibratie bij verkeersdeelnemers*. SWOV: Den Haag.

Özkan T. en T. Lajunen (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relation between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers. *Aggressive behaviour*, 31, p.547–558.

Rijksoverheid (2015). *Bijna 8 miljoen verkeersovertredingen in 2015*. Rijksoverheid: Den Haag. <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2016/02/04/bijna-8-miljoen-verkeersovertredingen-in-2015>

Statline (2015). *Overledenen; doden door verkeersongeval in Nederland, wijze van deelname*. CBS: Den Haag en Heerlen.
[http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=71936NED&D1=a&D2=0&D3=a&D4=0,4,9,14,\(I-1\),I&VW=T](http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=71936NED&D1=a&D2=0&D3=a&D4=0,4,9,14,(I-1),I&VW=T)

Statline (2016). *Totale reizigerskilometers in Nederland per jaar; vervoerwijzen; regio's*. CBS: Den Haag en Heerlen.
<http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83497NED&D1=0&D2=a&D3=0&D4=a&HDR=T,G3&STB=G1,G2&VW=T>

Statline (2017). *Motorvoertuigenpark; type, leeftijdsklasse, 1 januari*. CBS: Den Haag en Heerlen.
<http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=82044NED&D1=0-1,7&D2=a&D3=a&HDR=T&STB=G1,G2&VW=T>

SWOV (2013). *SWOV-Factsheet, De werking en effecten van snelheidscamera's*. SWOV: Den Haag.

SWOV (2016a) *Cijfers – slachtoffers, bestuurders en ongevallen*. SWOV: Den Haag, https://www.swov.nl/NL/Research/cijfers/Cijfers_Ongevallen.htm

SWOV (2016b). *Monitor Verkeersveiligheid 2016, toename verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden; R-2016-14*. SWOV: Den Haag.
<http://www.swov.nl/nl/publicatie/monitor-verkeersveiligheid-2016>

SWOV (2016c). *SWOV-Factsheet, Mobiel telefoongebruik door bestuurders*. SWOV: Den Haag.

Bijlage

1. Perceptie eigen rijgedrag van automobilisten naar rijervaring en persoonskenmerken, 2016

	Meer dan 2 glazen alcohol drinken als persoon nog moet autorijden			Berichten met de mobiele telefoon versturen tijdens het autorijden			Inhalen wanneer het nog niet kan			Weinig afstand houden tot voorganger			Veel harder op de autosnelweg rijden dan de maximumsnelheid			Handsfree bellen tijdens het autorijden													
	Nee, vaak soms	Ja, vaak soms	Ja, vaak soms	Nee, vaak soms	Ja, vaak soms	Ja, vaak soms	Nee, vaak soms	Ja, vaak soms	Ja, vaak soms	Nee, vaak soms	Ja, vaak soms	Ja, vaak soms	Nee, vaak soms	Ja, vaak soms	Ja, vaak soms	Nee, vaak soms	Ja, vaak soms	Ja, vaak soms											
Totaal	0,0	5,2	93,9	0,9	1,4	9,1	88,7	0,8	1,0	11,0	87,2	0,8	0,7	13,6	84,9	0,8	1,8	24,8	72,5	0,9	5,7	31,3	62,1	0,8	14,8	23,2	61,1	0,9	
Hoe vaak op de weg																													
Dagelijks	0,1	6,3	92,6	1,0	1,6	11,3	86,3	0,7	1,4	14,0	83,8	0,8	1,0	15,4	82,8	0,8	2,2	27,7	69,0	1,0	7,4	34,8	56,9	0,9	21,3	27,3	50,6	0,9	
Wekelijks, maar niet dagelijks	0,0	3,6	95,5	0,9	0,9	6,6	91,5	1,0	0,3	6,3	92,4	0,9	0,3	10,8	88,0	0,9	1,0	21,4	76,8	0,8	3,2	26,1	69,9	0,8	5,5	18,1	75,6	0,9	
Minder dan wekelijks	0,0	2,6	96,9	0,5	0,9	3,0	95,6	0,5	0,5	7,9	91,1	0,5	0,0	11,8	87,7	0,5	2,1	16,5	81,0	0,5	3,4	26,9	69,2	0,5	4,8	13,2	81,1	0,9	
Aantal jaar rijbewijsbezit																													
5 jaar of korter	0,0	2,0	96,9	1,1	1,1	10,7	87,4	0,8	1,1	20,5	77,6	0,8	1,2	22,7	75,3	0,8	4,3	27,8	66,8	1,2	8,8	34,1	55,9	1,2	11,7	21,5	66,0	0,8	
6 tot en met 10 jaar	0,0	6,1	91,8	2,1	2,5	13,0	83,0	1,6	1,8	19,5	76,6	2,1	2,2	20,3	75,7	1,8	3,8	35,0	59,7	1,6	10,2	34,3	53,3	2,1	23,6	26,2	47,7	2,5	
11 tot en met 20 jaar	0,0	3,1	96,7	0,2	1,5	14,6	83,8	0,2	2,3	17,7	79,8	0,2	1,4	17,7	80,7	0,2	2,6	29,7	67,0	0,7	8,3	38,3	53,2	0,2	24,8	30,1	44,9	0,2	
Langer dan 20 jaar	0,1	6,1	92,9	0,9	1,2	6,7	91,3	0,9	0,4	6,2	92,6	0,8	0,2	9,9	89,1	0,8	0,9	21,3	77,0	0,8	3,8	28,4	67,0	0,8	11,1	21,0	67,0	0,9	
Geslacht																													
Man	0,1	7,7	91,3	0,9	1,7	10,8	86,9	0,7	1,5	12,4	85,5	0,6	1,0	17,4	81,0	0,6	2,3	29,1	67,6	1,0	8,3	33,6	57,5	0,7	19,3	25,9	54,0	0,8	
Vrouw	0,0	2,3	96,7	1,0	1,0	7,2	90,8	0,9	0,4	9,4	89,2	1,0	0,4	9,4	89,2	1,0	1,2	19,8	78,1	0,8	2,9	28,8	67,4	1,0	9,7	20,1	69,1	1,0	
Leeftijd																													
18 tot 25 jaar	0,0	1,4	96,9	1,7	1,4	11,0	86,2	1,4	1,4	21,5	75,7	1,4	1,5	22,3	74,9	1,4	3,4	27,4	67,4	1,8	8,9	36,7	52,6	1,8	11,7	24,8	62,2	1,4	
25 tot 35 jaar	0,0	5,9	93,3	0,8	2,0	14,8	82,6	0,5	2,4	21,0	75,8	0,8	1,8	19,7	78,3	0,2	4,3	34,6	60,6	0,5	11,6	33,8	53,8	0,8	25,5	29,5	43,9	1,0	
35 tot 45 jaar	0,0	4,4	95,4	0,2	2,0	14,5	83,3	0,2	2,0	17,9	79,9	0,2	1,6	17,5	80,7	0,2	2,6	29,8	66,8	0,8	8,9	38,9	52,0	0,2	23,2	29,3	47,4	0,2	
45 tot 55 jaar	0,0	4,8	94,0	1,1	0,8	7,8	90,2	1,3	0,6	10,1	88,2	1,1	0,0	13,1	85,3	1,6	1,2	26,2	71,4	1,3	5,6	36,0	57,1	1,3	17,0	24,5	57,3	1,3	
55 tot 65 jaar	0,1	7,4	91,7	0,9	1,3	8,0	89,9	0,9	0,2	3,9	95,1	0,9	0,2	11,1	88,1	0,7	0,4	22,3	76,7	0,7	2,1	28,1	69,1	0,7	10,9	22,4	65,7	1,0	
65 tot 75 jaar	0,2	5,5	93,1	1,2	0,7	2,4	96,3	0,6	0,0	0,2	99,4	0,4	0,0	4,4	95,2	0,4	0,4	14,6	84,6	0,4	0,2	19,1	80,2	0,4	2,8	14,7	82,0	0,4	
75 jaar of ouder	0,0	4,8	94,3	0,9	1,5	0,5	97,1	0,9	0,0	0,7	98,5	0,9	0,0	5,7	93,0	1,3	0,5	8,2	89,9	1,4	1,1	17,8	80,2	0,9	1,0	5,7	92,4	0,9	

2. Perceptie verkeersinzicht en kennis verkeersregels van automobilisten naar rijervaring en persoonskenmerken, 2016

	Ik kan verkeerssituaties goed overzien		Ik houd me bijna altijd aan de verkeersregels			Ik zou slagen als ik op dit moment, zonder voorbereiding theorie rijexamen zou moeten doen			Ik zou slagen als ik op dit moment, zonder voorbereiding praktijk rijexamen zou moeten doen			
	Mee eens	Niet mee eens, niet mee oneens	Mee oneens	Mee eens	Niet mee eens, niet mee oneens	Mee oneens	Mee eens	Niet mee eens, niet mee oneens	Mee oneens	Mee eens	Niet mee eens, niet mee oneens	Mee oneens
	%											
Totaal	85,9	8,4	5,8	75,9	15,7	8,4	29,8	37,7	32,5	67,8	20,6	11,6
Hoe vaak op de weg												
Dagelijks	89,1	5,9	5,0	73,3	17,1	9,6	32,1	35,7	32,2	70,4	18,5	11,1
Wekelijks, maar niet dagelijks	82,5	10,8	6,8	79,1	14,2	6,8	26,9	40,4	32,6	63,8	23,9	12,2
Minder dan wekelijks	75,4	17,3	7,3	82,9	11,7	5,4	23,2	42,0	34,8	64,8	22,2	13,0
Aantal jaar rijbewijsbezit												
5 jaar of korter	85,2	11,5	3,2	74,5	17,8	7,7	43,2	29,3	27,5	79,9	14,1	6,0
6 tot en met 10 jaar	84,4	11,5	4,1	65,5	22,6	11,8	36,6	32,4	31,0	79,1	10,9	10,0
11 tot en met 20 jaar	90,9	6,3	2,9	74,0	16,6	9,3	32,1	35,2	32,6	73,5	18,1	8,4
Langer dan 20 jaar	84,7	8,0	7,3	78,3	14,0	7,7	25,7	40,7	33,6	62,4	23,9	13,7
Geslacht												
Man	89,6	5,2	5,2	69,7	19,2	11,1	33,2	36,5	30,3	71,4	18,4	10,2
Vrouw	81,6	12,0	6,4	83,1	11,7	5,2	25,8	39,1	35,1	63,6	23,1	13,3
Leeftijd												
18 tot 25 jaar	85,5	12,1	2,3	73,1	17,9	9,1	40,9	29,1	29,9	80,5	13,8	5,7
25 tot 35 jaar	88,2	9,1	2,7	69,1	19,7	11,2	37,7	32,4	29,8	81,5	11,0	7,5
35 tot 45 jaar	90,0	7,2	2,8	69,4	19,8	10,8	33,6	34,5	31,9	73,3	17,3	9,4
45 tot 55 jaar	85,6	7,1	7,2	76,3	15,2	8,5	22,4	37,3	40,3	62,9	21,2	15,9
55 tot 65 jaar	82,2	9,1	8,7	76,9	16,1	7,0	25,5	43,4	31,1	57,7	29,8	12,4
65 tot 75 jaar	83,7	7,6	8,7	86,8	8,9	4,3	26,3	44,9	28,8	60,1	26,5	13,4
75 jaar of ouder	85,5	8,1	6,4	86,6	7,4	6,0	27,8	42,3	29,9	62,5	22,4	15,1

3. Logistische regressieanalyses van perceptie eigen rijgedrag ('soms' of 'vaak' voorkomen verkeersgedraging), 2016

	Weinig afstand houden tot voorganger		Handsfree bellen tijdens het autorijden		Niet-handsfree bellen tijdens het autorijden		Berichten met de mobiele telefoon versturen tijdens het autorijden		Veel harder op de autosnelweg rijden dan de maximum-snelheid		Meer dan 2 glazen alcohol drinken als persoon nog moet autorijden		Inhalen wanneer het nog nèt kan	
	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio
Constante	0,01	0,97	17,99	4,88***	2,50	0,45	2,35	0,48	6,63	2,42*	0,77	0,43	2,08	0,54
Hoe vaak op de weg (ref = dagelijks)	14,10	**	139,47	***	18,44	***	36,01	***	27,59	***	9,61	**	7,84	*
Wekelijks, maar niet dagelijks		0,81*		0,37***		0,64**		0,42***		0,66***		0,58**		0,75*
Minder dan wekelijks		0,51**		0,20***		0,27***		0,36***		0,55***		0,40		0,59*
Aantal jaar rijbewijsbezit (ref = langer dan 20 jaar)	1,28		10,13	*	0,41		0,47		1,56		8,61	*	5,39	
5 jaar of korter		1,11		0,41**		0,77		1,20		0,77		0,34		2,14*
6 tot en met 10 jaar		1,19		0,66		0,89		0,97		0,99		0,45		1,72
11 tot en met 20 jaar		0,96		0,98		0,92		1,00		1,06		0,29**		1,24
Geslacht (ref = man)	39,49	0,57***	77,76	0,46***	10,88	0,65**	14,26	0,61***	32,46	0,63***	41,55	0,26***	41,95	0,46***
Leeftijd (ref = 18 tot 25 jaar)	50,52	***	126,46	***	41,79	***	58,81	***	78,61	***	9,55		27,20	***
25 tot 35 jaar		1,27		0,92		1,03		0,79		0,69		3,51		1,02
35 tot 45 jaar		1,02		0,62		0,91		0,61		0,69		1,73		1,10
45 tot 55 jaar		0,79		0,39**		0,41		0,31**		0,60		1,17		0,77
55 tot 65 jaar		0,67		0,31**		0,47		0,13***		0,38**		1,83		0,72
65 tot 75 jaar		0,38**		0,13***		0,14***		0,01***		0,21***		1,43		0,28**
75 jaar en ouder		0,21***		0,04***		0,10***		0,02***		0,20***		1,04		0,35*
Onderwijsniveau (ref = laag)	4,68		50,84	***	2,16		24,75	***	3,90		4,80		2,14	
Middelbaar		1,26		1,49**		1,03		1,82**		1,20		0,64*		1,00
Hoog		1,31*		2,38***		1,24		2,84***		1,25		0,87		1,19
Nagelkerke R Square	0,10		0,26		0,09		0,23		0,10		0,10		0,10	

* p < 0.05, ** p < 0.01, *** p < 0.001.

N.B. Bij een positief effect is de waarde van de odds ratio groter dan 1. Bij een negatief effect ligt de waarde tussen de 0 en de 1.

4. Logistische regressieanalyses van perceptie verkeersinzicht en kennis verkeersregels ('mee eens' met stelling), 2016

	Ik kan verkeerssituaties goed overzien		Ik houd me bijna altijd aan de verkeersregels		Ik zou slagen als ik op dit moment, zonder voorbereiding theoriebijexamen zou moeten doen		Ik zou slagen als ik op dit moment, zonder voorbereiding praktijkbijexamen zou moeten doen	
	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio
Constante	41,59	21,56***	1,76	0,60	0,12	0,88	21,40	5,95***
Hoe vaak op de weg (ref = dagelijks)	31,67	***	8,55	*	18,78	***	14,66	**
Wekelijks, maar niet dagelijks		0,62***		1,08		0,80*		0,79**
Minder dan wekelijks		0,39***		1,87**		0,46***		0,58**
Aantal jaar rijbewijsbezit (ref = langer dan 20 jaar)	5,05		7,17		5,63		1,78	
5 jaar of korter		0,75		1,48		1,82*		1,15
6 tot en met 10 jaar		0,72		0,97		1,09		0,86
11 tot en met 20 jaar		1,31		1,40		0,97		0,85
Geslacht (ref = man)	25,27	0,57***	65,24	2,14***	12,66	0,73***	18,15	0,70***
Leeftijd (ref = 18 tot 25 jaar)	4,34		46,32	***	13,91	*	27,00	***
25 tot 35 jaar		0,89		1,00		1,10		1,03
35 tot 45 jaar		0,74		1,09		0,98		0,64
45 tot 55 jaar		0,60		1,68		0,56		0,39**
55 tot 65 jaar		0,51		1,76		0,66		0,31**
65 tot 75 jaar		0,58		3,56**		0,75		0,37**
75 jaar en ouder		0,64		3,96**		0,75		0,41*
Onderwijsniveau (ref = laag)	7,43	*	0,78		2,50		46,56	***
Middelbaar		1,40*		0,93		0,89		1,22
Hoog		1,42*		1,01		1,03		2,08***
Nagelkerke R Square	0,06		0,08		0,05		0,09	

* p < 0.05, ** p < 0.01, *** p < 0.001.

N.B. Bij een positief effect is de waarde van de odds ratio groter dan 1. Bij een negatief effect ligt de waarde tussen de 0 en de 1.

5. Aandeel automobilisten dat risicovolle gedragingen tegenkomt naar rijervaring en persoonskenmerken, 2016

	Veel te hard rijden			Te dicht op hun voorganger rijden			Tijdens het autorijden niet-handsfree bellen			Veel te langzaam rijden			Andere gevaarlijke verkeersovertredingen		
	Zelden of nooit	Soms	(Zeer) vaak	Zelden of nooit	Soms	(Zeer) vaak	Zelden of nooit	Soms	(Zeer) vaak	Zelden of nooit	Soms	(Zeer) vaak	Zelden of nooit	Soms	(Zeer) vaak
	%														
Totaal	5,7	30,3	64,0	9,4	34,8	55,8	14,4	36,1	49,5	22,1	51,3	26,6	22,7	48,1	29,2
Hoe vaak op de weg															
Dagelijks	4,9	29,3	65,7	7,7	31,8	60,4	11,3	33,9	54,7	17,5	51,5	31,0	19,5	47,4	33,1
Wekelijks, maar niet dagelijks	6,7	32,2	61,0	11,7	40,4	47,9	18,5	39,5	42,0	27,6	52,2	20,1	25,8	49,8	24,4
Minder dan wekelijks	7,1	29,3	63,6	12,3	34,5	53,2	22,0	38,3	39,8	35,2	45,9	18,9	34,6	46,6	18,8
Aantal jaar rijbewijsbezit															
5 jaar of korter	9,9	28,8	61,3	12,9	28,9	58,2	22,6	39,7	37,7	21,6	39,7	38,7	30,6	47,1	22,3
6 tot en met 10 jaar	3,1	25,8	71,1	6,7	24,3	69,0	19,5	32,5	48,0	17,9	42,8	39,2	27,5	45,2	27,3
11 tot en met 20 jaar	5,0	26,9	68,0	6,1	32,4	61,5	12,9	35,6	51,5	14,9	48,7	36,4	21,4	46,2	32,4
Langer dan 20 jaar	5,5	32,2	62,3	10,1	38,1	51,8	12,8	36,1	51,1	25,0	55,2	19,8	21,0	49,2	29,8
Geslacht															
Man	6,7	32,0	61,2	8,9	32,8	58,3	12,8	31,8	55,5	22,9	50,0	27,2	21,9	46,1	32,0
Vrouw	4,5	28,3	67,2	9,8	37,2	53,0	16,4	41,0	42,6	21,3	52,8	25,9	23,6	50,4	26,0
Leeftijd															
18 tot 25 jaar	8,1	29,9	62,0	10,8	31,1	58,2	22,7	39,1	38,2	20,3	37,9	41,8	30,9	49,2	19,9
25 tot 35 jaar	4,0	26,9	69,0	7,7	23,0	69,3	18,5	31,4	50,1	16,8	44,1	39,1	25,9	42,2	31,9
35 tot 45 jaar	6,9	27,6	65,4	7,1	32,3	60,6	10,6	37,7	51,7	15,1	53,3	31,5	18,9	51,4	29,7
45 tot 55 jaar	5,8	31,7	62,5	6,9	36,7	56,5	9,7	37,8	52,5	18,8	55,0	26,2	20,4	47,7	31,9
55 tot 65 jaar	5,3	34,8	59,9	9,8	38,3	51,9	12,2	36,6	51,2	23,7	57,2	19,1	20,5	50,9	28,6
65 tot 75 jaar	4,3	30,5	65,3	10,9	44,3	44,8	13,1	35,7	51,2	31,3	54,3	14,3	19,8	52,0	28,2
75 jaar of ouder	6,8	28,3	64,8	21,6	39,4	39,0	29,6	32,4	38,0	43,7	46,3	10,0	34,5	36,5	29,1
Onderwijsniveau															
Laag	6,8	32,0	61,1	14,1	39,7	46,1	16,9	31,0	52,1	27,9	50,1	21,9	26,4	44,4	29,2
Middelbaar	5,6	28,6	65,7	8,6	34,6	56,8	13,2	36,5	50,3	20,2	51,8	28,0	21,7	50,1	28,2
Hoog	4,5	31,7	63,8	7,1	32,2	60,8	13,9	39,0	47,1	20,5	51,4	28,1	21,2	47,6	31,1

6. Logistische regressieanalyses van perceptie voorkomen risicovolle gedragingen van automobilisten ('vaak' voorkomen), 2016

Automobilisten die...

	Veel te hard rijden		Te dicht op hun voorganger rijden		Tijdens het rijden niet-handsfree bellen		Veel te langzaam rijden		Andere gevaarlijke verkeersovertredingen begaan	
	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio
Constante	0,55	0,77	4,19	2,00*	10,85	3,05**	1,11	0,69	3,45	0,50
Hoe vaak op de weg (ref = dagelijks)	6,45	*	22,66	***	26,81	***	41,40	***	25,44	***
Wekelijks, maar niet dagelijks		0,80*		0,67***		0,66***		0,59***		0,68***
Minder dan wekelijks		0,87		0,76		0,68*		0,38***		0,50***
Aantal jaar rijbewijsbezit (ref = langer dan 20 jaar)	6,82		2,11		3,48		8,72	*	2,35	
5 jaar of korter		1,31		0,90		0,59		1,59		1,02
6 tot en met 10 jaar		1,82		1,13		0,80		1,76*		0,88
11 tot en met 20 jaar		1,36		0,89		0,91		1,62**		1,16
Geslacht (ref = man)	11,42	1,31**	9,57	0,79**	41,97	0,61***	0,47	0,94	10,07	0,76**
Leeftijd (ref = 18 tot 25 jaar)	5,61		29,29	***	15,21	*	29,75	***	6,01	
25 tot 35 jaar		1,21		1,41		1,22		0,69		1,66
35 tot 45 jaar		1,34		1,01		1,09		0,59		1,32
45 tot 55 jaar		1,38		0,85		1,10		0,59		1,62
55 tot 65 jaar		1,31		0,74		1,07		0,44*		1,48
65 tot 75 jaar		1,64		0,56		1,03		0,31***		1,39
75 jaar en ouder		1,72		0,45**		0,58		0,21***		1,54
Onderwijsniveau (ref = laag)	3,63		14,41	**	5,86		1,22		2,62	
Middelbaar		1,21		1,26**		0,86		1,04		0,90
Hoog		1,08		1,51***		0,77*		1,14		1,05
Nagelkerke R Square	0,02		0,06		0,05		0,10		0,03	

* p < 0.05, ** p < 0.01, *** p < 0.001.

N.B. Bij een positief effect is de waarde van de odds ratio groter dan 1. Bij een negatief effect ligt de waarde tussen de 0 en de 1.

7. Perceptie gevaar verkeersgedragingen andere automobilisten, 2016

	Veel te hard rijden op autosnelwegen waar het druk is			Veel te hard rijden op autosnelwegen waar het rustig is			Veel te langzaam rijden op autosnelwegen waar het druk is			Veel te langzaam rijden op autosnelwegen waar het rustig is			Veel te hard rijden in woonwijken		
	(Zeer) gevaarlijk	Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk	(Zeer) gevaarlijk	Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk	(Zeer) gevaarlijk	Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk	(Zeer) gevaarlijk	Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk	(Zeer) gevaarlijk	Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk
	%														
Totaal	91,7	6,8	1,5	44,9	33,9	21,2	89,6	7,1	3,2	68,1	20,9	11,0	99,2	0,4	0,4
Hoe vaak op de weg															
Dagelijks	90,8	7,7	1,5	42,0	35,1	22,9	89,9	6,8	3,3	70,6	19,4	10,0	99,1	0,5	0,4
Wekelijks, maar niet dagelijks	92,6	5,5	1,9	49,1	31,0	19,9	89,8	6,9	3,3	66,1	22,0	11,9	99,3	0,3	0,4
Minder dan wekelijks	94,5	5,5	0,0	49,6	36,8	13,6	87,0	10,2	2,8	57,3	27,9	14,8	100,0	0,0	0,0
Aantal jaar rijbewijsbezit															
5 jaar of korter	89,7	9,7	0,6	40,0	34,2	25,8	83,3	11,3	5,4	59,8	25,0	15,3	98,6	1,4	0,0
6 tot en met 10 jaar	93,9	4,3	1,8	37,3	38,7	24,0	86,8	6,8	6,4	56,8	25,7	17,5	99,6	0,0	0,4
11 tot en met 20 jaar	89,9	7,6	2,5	38,7	37,1	24,2	86,3	10,0	3,7	68,1	20,6	11,3	99,1	0,2	0,6
Langer dan 20 jaar	92,2	6,4	1,4	48,7	32,2	19,2	92,1	5,6	2,3	71,2	19,6	9,2	99,3	0,4	0,4
Eigen rijgedrag															
Wel eens veel harder rijden op autosnelweg dan maximumsnelheid	86,2	11,5	2,2	28,8	38,1	33,1									
Zelden of nooit veel harder rijden op autosnelweg dan maximumsnelheid	94,9	4,0	1,1	54,5	31,4	14,2									
Geslacht															
Man	89,5	8,5	2,0	38,0	35,4	26,5	88,2	7,8	4,0	68,2	20,4	11,5	99,2	0,4	0,4
Vrouw	94,2	4,8	1,0	52,8	32,1	15,2	91,3	6,3	2,3	68,1	21,5	10,5	99,2	0,4	0,4
Leeftijd															
18 tot 25 jaar	90,2	9,0	0,8	32,1	37,9	29,9	82,9	11,9	5,2	57,4	27,3	15,3	99,1	0,9	0,0
25 tot 35 jaar	90,5	8,0	1,5	36,3	39,3	24,4	86,1	8,9	5,1	59,5	24,3	16,2	98,9	0,3	0,8
35 tot 45 jaar	89,6	7,9	2,5	37,5	36,9	25,5	89,1	7,7	3,2	70,0	20,0	10,0	99,4	0,6	0,0
45 tot 55 jaar	92,8	6,1	1,1	47,5	30,0	22,6	91,4	5,6	2,9	72,0	17,5	10,5	99,1	0,5	0,4
55 tot 65 jaar	90,9	7,5	1,6	48,8	35,6	15,6	91,6	5,9	2,6	70,5	21,0	8,6	99,5	0,0	0,5
65 tot 75 jaar	94,8	3,9	1,3	57,3	28,6	14,1	89,7	8,0	2,3	69,4	21,2	9,4	99,3	0,5	0,2
75 jaar of ouder	93,8	4,5	1,7	57,0	26,8	16,3	98,0	1,0	1,0	77,3	16,2	6,5	99,5	0,0	0,5
Opleiding															
Laag	92,3	5,9	1,7	50,0	28,9	21,1	87,8	8,8	3,4	71,2	19,2	9,7	98,3	1,1	0,7
Middelbaar	91,3	7,4	1,3	42,5	34,3	23,2	90,4	6,5	3,1	70,0	20,6	9,4	99,4	0,2	0,4
Hoog	92,2	6,2	1,6	45,2	36,2	18,6	90,4	6,8	2,8	63,9	22,4	13,7	99,8	0,1	0,1

7. Perceptie gevaar verkeersgedragingen andere automobilisten, 2016 (vervolg)

	Voor het rijden meer dan 2 glazen alcohol drinken			Handsfree bellen tijdens het rijden			Niet-handsfree bellen tijdens het autorijden			Berichten met de mobiele telefoon versturen			Dicht op hun voorganger rijden		
	(Zeer) gevaarlijk	niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk	(Zeer) gevaarlijk	niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk	(Zeer) gevaarlijk	niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk	(Zeer) gevaarlijk	niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk	(Zeer) gevaarlijk	niet ongevaarlijk	(Zeer) ongevaarlijk
	%														
Totaal	95,2	3,7	1,1	39,9	38,9	21,2	87,3	9,2	3,4	98,7	1,0	0,2	96,4	3,3	0,2
Hoe vaak op de weg															
Dagelijks	94,8	4,0	1,2	37,5	38,4	24,1	85,4	10,6	4,0	98,7	1,1	0,2	96,4	3,4	0,2
Wekelijks, maar niet dagelijks	95,4	3,4	1,2	45,0	38,1	16,9	89,1	8,0	2,8	98,7	0,9	0,4	96,8	3,0	0,2
Minder dan wekelijks	97,5	2,5	0,0	37,2	46,2	16,6	94,9	3,8	1,4	99,0	1,0	0,0	95,1	4,4	0,5
Aantal jaar rijbewijsbezit															
5 jaar of korter	94,3	4,7	1,0	24,5	40,9	34,6	86,0	9,3	4,7	98,0	2,0	0,0	91,6	7,7	0,7
6 tot en met 10 jaar	93,4	4,9	1,7	30,8	38,1	31,1	83,1	10,7	6,2	99,2	0,4	0,4	93,1	6,1	0,8
11 tot en met 20 jaar	95,7	3,0	1,3	33,2	42,4	24,4	86,6	9,6	3,8	97,6	1,7	0,7	97,1	2,7	0,2
Langer dan 20 jaar	95,5	3,5	1,0	45,8	37,6	16,5	88,4	8,9	2,7	99,1	0,8	0,1	97,6	2,4	0,1
Eigen rijgedrag															
Wel eens weinig afstand tot voorganger													91,9	7,5	0,6
Zelden of nooit weinig afstand tot voorganger													98,2	1,7	0,1
Wel eens handsfree bellen tijdens autorijden				22,4	45,2	32,4									
Zelden of nooit handsfree bellen tijdens autorijden				50,7	34,9	14,4									
Wel eens niet-handsfree bellen tijdens autorijden							67,1	24,7	8,3						
Zelden of nooit niet-handsfree bellen tijdens autorijden							89,7	7,4	2,8						
Wel eens berichten versturen tijdens autorijden										94,0	5,4	0,6			
Zelden of nooit berichten versturen tijdens autorijden										99,4	0,4	0,2			
Wel eens meer dan 2 glazen alcohol drinken voor rijden	76,5	18,3	5,2												
Zelden of nooit meer dan 2 glazen alcohol drinken voor rijden	96,3	2,9	0,8												
Geslacht															
Man	94,1	4,7	1,2	36,7	39,1	24,1	85,6	10,6	3,8	98,7	1,0	0,2	96,0	3,8	0,1
Vrouw	96,5	2,6	1,0	43,5	38,6	17,9	89,3	7,7	3,0	98,7	1,0	0,3	96,9	2,8	0,3
Leeftijd															
18 tot 25 jaar	94,5	3,8	1,7	20,1	38,5	41,4	84,9	11,6	3,5	97,7	2,3	0,0	90,6	8,6	0,9
25 tot 35 jaar	93,7	4,8	1,5	28,8	44,1	27,0	85,3	9,3	5,5	98,5	1,0	0,5	94,1	5,2	0,7
35 tot 45 jaar	95,5	3,6	0,9	32,9	43,4	23,7	87,6	9,0	3,3	98,5	1,2	0,2	96,4	3,4	0,2
45 tot 55 jaar	95,4	3,5	1,1	37,8	40,8	21,4	87,7	9,8	2,5	98,0	1,4	0,6	97,3	2,7	0,0
55 tot 65 jaar	95,9	3,5	0,6	48,9	36,1	14,9	86,5	10,3	3,2	99,7	0,3	0,0	98,1	1,9	0,0
65 tot 75 jaar	95,4	3,4	1,2	55,0	34,4	10,6	91,3	6,4	2,3	99,8	0,2	0,0	98,2	1,8	0,0
75 jaar of ouder	96,1	2,8	1,1	63,4	24,9	11,7	87,1	7,9	4,9	98,6	1,4	0,0	99,0	1,0	0,0
Opleiding															
Laag	94,8	3,6	1,6	46,3	32,2	21,5	84,2	10,1	5,7	98,1	1,3	0,6	96,1	3,7	0,2
Middelbaar	94,9	4,0	1,1	37,9	39,9	22,3	87,4	9,3	3,4	98,4	1,4	0,2	95,8	3,8	0,4
Hoog	96,0	3,4	0,6	39,0	41,7	19,3	89,0	9,0	2,0	99,6	0,4	0,0	97,6	2,4	0,0

8. Logistische regressieanalyses van perceptie gevaar verkeersgedragingen andere automobilisten ('(zeer) gevaarlijk'), 2016

	Veel te hard rijden op autosnelwegen waar het druk is	Veel te hard rijden op autosnelwegen waar het rustig is	Veel te langzaam rijden op autosnelwegen waar het druk is	Veel te hard rijden op snelwegen waar het rustig is	Veel te hard rijden in woonwijken	Voor het rijden meer dan 2 glazen alcohol drinken	Handsfree bellen tijdens het autorijden	Niet-handsfree bellen tijdens het autorijden	Berichten met de mobiele telefoon versturen	Dicht op hun voorganger rijden											
	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio	Wald	Odds ratio											
Constante	1,18	1,90	69,64	0,05***	4,02	2,83*	0,74	1,35	1,13	8,97	7,29	6,64**	52,43	0,08***	4,73	2,63*	7,19	28,80**	0,46	1,69	
Hoe vaak op de weg (ref = dagelijks)	3,06		2,92		2,23		10,84	**	0,13		2,55		2,00		18,00	***	0,31		0,28		
Wekelijks, maar niet dagelijks	1,21	1,14		0,80*		0,84		1,20		1,02		1,02		1,13		1,37*		0,20		0,06	0,94
Minder dan wekelijks	1,62	1,18		0,65**		0,75		1,43		2,03		2,03		1,05		3,31***		0,05		0,26	0,83
Aantal jaar rijbewijsbezit (ref = langer dan 20 jaar)	6,26		20,35	***	3,08		2,95		1,72		1,29		7,20		3,69		5,32		6,23		
5 jaar of korter	1,52	3,97***		0,82		0,82		4,90		0,97		0,97		1,91*		0,79		0,02		2,95	3,23
6 tot en met 10 jaar	2,85*	1,83*		0,93		0,93		5,38		1,04		1,04		1,67*		0,57		0,07		1,47	2,02
11 tot en met 20 jaar	1,40	1,44*		0,68		0,68		1,43		1,38		1,38		1,37*		0,77		2,94		4,99	2,92*
Geslacht (ref = man)	20,00	1,93***	60,11	1,84***	9,03	1,49**	1,15	1,09	0,18	0,82	7,31	1,66**	15,21	1,37***	6,30	1,34	0,10	0,90	1,28	1,27	
Leeftijd (ref = 18 tot 25 jaar)	15,10	*	71,85	***	13,90	*	11,96	*	4,89	1,95	1,95	1,95	91,65	***	6,26		8,93		18,49	**	
25 tot 35 jaar	0,91	2,46**		1,27		1,27		1,40		0,77		0,77		2,00**		1,32		0,49		1,58	1,79
35 tot 45 jaar	1,38	3,59***		1,79		1,79		14,68		1,07		1,07		3,02***		1,33		0,84		6,62	4,92*
45 tot 55 jaar	2,27	6,74***		1,98		1,98		4,87		1,26		1,26		4,44***		1,20		0,07		10,17	9,62**
55 tot 65 jaar	1,82	7,33***		2,03		2,03		10,30		1,40		1,40		7,08***		1,03		2,38		13,09	15,34***
65 tot 75 jaar	3,59*	11,18***		1,62		1,62		9,40		1,30		1,30		9,33***		1,71		2,62		13,45	17,73***
75 jaar en ouder	3,05	11,37***		9,26**		9,26**		13,13		1,65		1,65		13,25***		1,14		0,36		11,88	33,80**
Onderwijsniveau (ref = laag)	0,44	1,36		11,52	**	6,19	*	10,08	**	1,73		1,73	0,24	*	8,65	*	8,91	*	6,80	*	
Middelbaar	1,01	0,95		1,51*		1,51*		3,72*		1,11		1,11		0,95		1,41*		1,10		1,33	1,35
Hoog	1,11	1,05		0,76**		0,76**		6,30**		1,38		1,38		0,95		1,57**		8,83		6,56	2,23*
Nagekerke R. Square	0,04	0,08		0,03		0,04		0,08		0,02		0,02	0,09		0,03		0,09		0,07		

* p < 0,05, ** p < 0,01, *** p < 0,001.

N.B. Bij een positief effect is de waarde van de odds ratio groter dan 1. Bij een negatief effect ligt de waarde tussen de 0 en de 1.

Verklaring van tekens

Niets (blanco)	Een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
.	Het cijfer is onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim
*	Voorlopige cijfers
**	Nader voorlopige cijfers
2016–2017	2016 tot en met 2017
2016/2017	Het gemiddelde over de jaren 2016 tot en met 2017
2016/'17	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2016 en eindigend in 2017
2014/'15–2016/'17	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2014/'15 tot en met 2016/'17

In geval van afronding kan het voorkomen dat het weergegeven totaal niet overeenstemt met de som van de getallen.

Colofon

Uitgever

Centraal Bureau voor de Statistiek
Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag
www.cbs.nl

Prepress

CCN Creatie, Den Haag

Ontwerp

Edenspiekermann

Inlichtingen

Tel. 088 570 7070
Via contactformulier: www.cbs.nl/infoservice

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2017.
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.